

REGLAMENTO TÉCNICO

CAMPEONATO REGIONAL MURCIANO

MINIMOTARD - COPA IMR

CAMPEONATO PITBIKES 2022

Reglamentos Técnicos Campeonato de Pitbike de la Región de Murcia.

INTRODUCCIÓN

Se convoca el Campeonato de Mini velocidad de la Región de Murcia, la categoría de PITBIKE basada en motocicletas tipo Pitbike caracterizadas por el uso de manillar ancho (tipo motocross) y con neumáticos máximo de 12 pulgadas.

01. MOTOCICLETAS ADMITIDAS PITBIKE SERIES

PITBIKE 160 SERIES 14CV, en adelante SM14

PITBIKE 190 SERIES 20CV, en adelante SM20

PITBIKE OPEN, en adelante SM Open.

01.01- ESPECIFICACIONES DE LA CATEGORIA PITBIKE

Estos reglamentos están destinados a autorizar distintas modificaciones en la motocicleta homologada, únicamente por el bien de la seguridad, de una reducción de costos y de una limitación de potencia.

La apariencia frontal, lateral y trasera y el perfil de las motocicletas PITBIKE deben (salvo indicación contraria) ser conformes a la forma originalmente producida por el constructor. Sólo se admitirá la verificación de una sola motocicleta por piloto y categoría. En el caso de que una motocicleta, tras caída en el curso de los entrenamientos oficiales, sufriese daños de difícil reparación en el circuito, el Comisario Técnico, con la aprobación del Presidente del Jurado, podría admitir la verificación de una segunda motocicleta.

TODO AQUELLO QUE NO ESTÁ AUTORIZADO Y PRECISADO EN ESTE REGLAMENTO ESTA TOTALMENTE PROHIBIDO.

01.02- MOTOR PITBIKE 160 SERIES (SM14), PITBIKE 190 SERIES (SM20):

SERIES SM14 open:Z140/Z155 con límite de potencia en **14 CV y 1,25 kgm** de par medido a la rueda en el banco de potencia.

CopaIMR SM14 Rookie: con la misma reglamentación de motor que el SM14, y dirigida a pilotos noveles que participen por en esta categoría por primera vez.

Copa IMR SM14 Aficionado: con la misma reglamentación de motor que el SM14, y dirigida a pilotos que no son rookies (participan por segunda o sucesivos años en la categoría) y no han quedado entre los 3 primeros clasificados en los 3 años anteriores.

Si un piloto de las copa IMR Rookie o Aficionado queda en las 2 primeras pruebas entre los 3 primeros puestos de la categoría SM14 open, este pasará directamente a puntuar en la siguiente prueba en SM14 open sumando el 50% de los puntos obtenidos en las pruebas anteriores.

SERIES SM20 open: Z190 con límite de potencia en **20 CV y 1,80 Kgm** de par medido a la rueda en el banco de potencia.

CopaIMR SM20Rookie: con la misma reglamentación de motor que el SM20, y dirigida a pilotos noveles que participen por en esta categoría por primera vez.

Copa IMR SM20 Aficionado: con la misma reglamentación de motor que el SM20, y dirigida a pilotos que no son rookies (participan por segunda o sucesivos años en la categoría) y no han quedado entre los 3 primeros clasificados en los 3 años anteriores.

Si un piloto de las copa IMR Rookie o Aficionado queda en las 2 primeras pruebas entre los 3 primeros puestos de la categoría SM20 open, este pasará directamente a puntuar en la siguiente prueba en SM20 open sumando el 50% de los puntos obtenidos en las pruebas anteriores.

Copa IMR SM20 Master 35: misma reglamentación de SM20, monomarca IMR, para pilotos que tengan 35 años cumplidos en el momento de la prueba.

Copa IMR SM20 Master 50: misma reglamentación de SM20, monomarca IMR, para pilotos que tengan 50 años cumplidos en el momento de la prueba.

OPEN 190Z: Z190 preparación libre con componentes originales.

OPEN: Z190 y Daytona hasta 212cc y 4 válvulas y Z223 y 250 hasta 250cc y 2 válvulas, y preparación libre.

Los motores destinados a participar en la categoría PITBIKE SERIES son únicamente “YX” y “ZS”. Por seguridad y para evitar roturas, se permite eliminar el sistema de descompresor centrífugo de los motores, así como, sustituir los muelles de válvulas originales y sus sombreretes o copelas por otros del mercado auxiliar.

El resto de componentes deben ser los originales del motor, no permitiendo ninguna modificación de los mismos y el intercambio de componentes entre motores. Tampoco está permitida la utilización de componentes del mercado auxiliar. No se autorizan los cilindros de 212cc ya que los fabricantes de los motores no fabrican cilindradas diferentes y se considera preparación con material auxiliar.

El cambio debe ser mecánico, sin ningún tipo de ayuda eléctrica o electrónica.

Los motores destinados a participar en la categoría PITBIKE OPEN son únicamente YX, ZS y Daytona. En esta categoría está permitida la libre preparación del mismo.

Cuadro Resumen

	MOTOR	POSIBILIDAD DE MODIFICACION	PESO	EDAD	EXPERIENCIA	MONOMARCA
SM Junior	140/155Z 14CV 1,25KGM	NO	125 Kg	< de 14 (*)	-	COPA IMR
SM 14	144/155Z 14CV 1,25KGM	NO	145 Kg	14	-	NO
SM14 ROOKIE	144/155Z 14CV 1,25KGM	NO	145 Kg	14	(A)	COPA IMR
SM14 AFICIONADO	144/155Z 14CV 1,25KGM	NO	145 Kg	14	(B)	COPA IMR
SM 20	190Z 20CV 1.80KGM	NO	150Kg	16		NO
SM20 ROOKIE	190Z 20CV 1.80KGM	NO	150Kg	16	(A)	COPA IMR
SM20 AFICIONADO	190Z 20CV 1.80KGM	NO	150Kg	16	(B)	COPA IMR
SM20 MASTER 35	190Z 20CV 1.80KGM	NO	150Kg	35		COPA IMR
SM20 MASTER 50	190Z 20CV 1.80KGM	NO	150Kg	50		COPA IMR
SM OPEN 190	190Z 190CC 2 VALVULAS	SI USANDO MATERIAL ORIGINAL	150Kg	16		NO
SM OPEN	ZS/DAYTONA 212CC 4V 250CC 2V	SI TODO LIBRE	150Kg	16		NO

(A) Primer año participando en esta categoría

(B) Segundo año y sucesivos en la categoría y no haber clasificado entre los 3 primeros los 3 últimos años.

01.03- CHASIS

El chasis debe ser el original producido por el fabricante sin ningún tipo de modificación que varíe las medidas básicas de la motocicleta o que comprometa la seguridad del mismo.

01.04- HORQUILLA DELANTERA

La horquilla delantera es de libre elección, disponible en el mercado a través de las redes de venta habituales, fabricadas para su uso en PITBIKE.

01.05- BRAZO DE SUSPENSIÓN POSTERIOR O BASCULANTE (BRAZO OSCILANTE).

El brazo de suspensión posterior debe mantenerse igual que el producido por el fabricante para la motocicleta homologada. Un protector de cadena debe fijarse de modo que impida que la pierna/el pie del piloto se meta entre el recorrido inferior de la cadena y la corona posterior de la rueda.

Cualquier articulación del brazo de suspensión posterior debe mantenerse igual al originalmente producido por el fabricante para la motocicleta homologada.

01.06- DIRECCIÓN

Estará provista de sus correspondientes topes de final de recorrido. Las tijas no podrán entrar en contacto con el depósito.

01.08- AMORTIGUADOR POSTERIOR

El amortiguador posterior será libre, disponible en el mercado a través de las redes de venta habituales, para su uso en Pitbike. Los apoyos y los puntos de fijación deben ser los originales homologados por el fabricante y sin ningún tipo de modificación.

01.09- FRENOS

Será obligatorio contar con los conjuntos de freno delantero y trasero instalados y que sean funcionales.

Las bombas de freno, tanto la delantera como la trasera serán libres.

Las pinzas de freno (delantera y trasera) serán libres.

Los discos de freno serán libres, pero siempre de material férrico (los discos de carbono no están autorizados).

Los latiguillos de freno son libres. Las pastillas de freno son libres.

No se autoriza ningún conducto adicional de aire.

01.10-LLANTAS

Se podrán montar llantas tanto de aleación como de radios.

En los ejes o pasadores delantero y trasero de las ruedas está prohibida la utilización de aleaciones ligeras.

Se pueden modificar el piñón de salida de caja, la corona de la rueda trasera, el paso de cadena y sus medidas.

01.11-NEUMÁTICOS:

De libre elección.

El promotor se reserva el derecho, encaso de llegar a un acuerdo con un fabricante de neumáticos, de obligar el uso exclusivo de una marca determinada.

En caso de lluvia, la manga no se detendrá, pues todas las carreras son declaradas en mojado.

01.12-DEPÓSITO DE CARBURANTE

Los tapones de carburante deben ser estancosy tener un sistema eficaz de cierre.

Las chimeneas de aireación del depósito de carburante deben llevar una válvula de retención.

La salida de las chimeneas de aireación debe hacerse en un recuperador apropiado, el cual debe tener una capacidad mínima de 125cc.

En los depósitos de material plástico, se aconseja que el depósito este relleno de una espuma de material retardante (mousse Explosafe).

Este punto será obligatorio en los depósitos metálicos.

01.13-ADMISIÓN

Se autoriza la eliminación del elemento filtrante. La toma de admisión podrá ser sustituida o modificada. El carburador será de guillotina o campana y libre elección:

01.14-EMBRAGUE

El tipo de embrague (en baño de aceite) y su mando (por cable) deben ser los originales de la motocicleta homologada.

Los discos de embrague son de libre elección. El empleo de sistemas de ayuda electromecánica o electrohidráulica o hidráulica está prohibido.

En la categoría OPEN, están autorizados los embragues anti-rebote.

01.15-PUÑO GIRATORIO DE GAS

El conjunto acelerador con su cableado correspondiente es libre. El puño giratorio de gas debe cerrarse automáticamente en cuanto se suelte, regresando a su punto inicial.

01.16-REPOSAPIÉS

Los reposapiés son libres.

Los del tipo fijo o velocidad deben llevar protección en los extremos.

Los del tipo abatible deben incluir un sistema eficaz que los retorne a su estado de reposo.

01.17-MANILLAR

Será de tipo Motocross de una sola pieza.

Los manillares deben estar equipados con una protección en la barra transversal.

Los manillares sin esta barra deberán colocar la protección en el centro del mismo.

Las extremidades del manillar deben ir protegidas por unos tapones de material sólido o recubierto de caucho y no presentar aristas cortantes. Las manetas y con sus cableados correspondientes son libres.

Las motocicletas deben estar provistas, y en estado operativo, de un botón de pare montado sobre el manillar.

01.18-MANETAS.

Las manetas de freno y embrague deben, en principio, terminar en una esfera.

Esta esfera puede igualmente ser allanada pero, en cualquier caso, los bordes deben estar redondeados.

Estas extremidades deben estar fijas de forma permanente y ser parte integrante de la maneta.

Tanto la maneta del embrague como la del freno deben estar en perfecto estado de eficacia y de funcionamiento. Se autoriza el uso de protectores de manetas.

01.19-GUARDABARROS

Es obligatorio el montaje del guardabarros delantero y trasero, estos deben de ser de material plástico flexible.

Los guardabarros no presentarán aristas cortantes ni puntiagudas.

01.20-ESCAPE:

Será de libre preparación.

El límite de ruido será de: 95 dB/A

Se tendrá en cuenta una tolerancia de +5 dB/A en la primera prueba y + 3dB en las siguientes.

Las pruebas de sonido se realizarán con el micrófono colocado a 2mt del tubo de escape en ángulo de 45º medido desde la parte trasera de la rueda posterior y a 80 cm de altura.

La ubicación del silenciador es libre. El tubo de escape no podrá sobrepasar en ningún caso una línea trazada verticalmente en el borde posterior del neumático trasero.

Por razones de seguridad, el escape no deberá de presentar bordes cortantes, y enningún caso podrá rebasar la vertical de la parte más trasera del neumático.

La sanción por sobrepasar el límite sonoro serán para valores de 3 o más dB 1 sg en cronos y 1 sg por vuelta en carrera

Y de 2 sg en cronos y 2 sg por vuelta en carrera para valores mayores de 3 dB.

01.21-INSTALACIÓN ELÉCTRICA:

Será la original para el motor en cuestión.

01.21-RADIADOR Y SISTEMA DE LUBRICACIÓN

El radiador de aceite debe ser el original en las categorías series y será libre en open, siempre manteniendo una posición de seguridad en las caídas.

Pueden sustituirse los latiguillos, por otros del tipo metálico.

Todos los conductos y banjos (tonillos de acoplamiento) deben ir precintados para evitar fugas de aceite.

Todos los sistemas que intervienen en la lubricación del motor deben ir perfectamente sellados mediante precinto de alambre.

Tapones de llenado y vaciado de aceite.

Tapa de filtro de aceite.

Latiguillos y banjos.

Será necesario que los siguientes elementos estén precintados para su verificación:

FILTRO DE ACEITE.

-TORNILLOS RADIADOR.

-TODOS LOS TORNILLOS DE BANJO DE ACEITE QUE INCORPORA EL SISTEMA DE LUBRICACIÓN DEL MOTOR.

-TAPÓN DE LLENADO DE ACEITE.

-TAPÓN DE VACIADO DE ACEITE.

-TAPAS DE DISTRIBUCIÓN Y REGISTRO/REGLAJE DE VÁLVULAS.

01.22-ENCENDIDO

El encendido será el original tipo chino de YX y ZS, no se permite su avance o modificación de sus características y componentes en las categorías series 160 y 190.

El CDI será el original de cada tipo de encendido y motor.

La organización podrá sellar y sortear los CDI antes de la prueba si lo considera oportuno.

El encendido en la categoría OPEN es libre.

01.23-TITANIO Y ALEACIÓN LIGERA

La utilización del titanio o carbono está prohibida.

01.24- PESOS

El procedimiento de pesaje se realizará con el sumatorio de moto y piloto en Orden de puesta en marcha. Solo se permitirán lastres que estén debidamente atornillados a la motocicleta.

01.25-NÚMEROS Y FONDOS

Todas las motocicletas deberán llevar sus correspondientes placas porta números, una en el frontal y una a cada lado de los laterales derecho e izquierdo, en las cuales el dorsal sea visible con el piloto sobre la motocicleta en posición de conducción.

Los fondos serán:

Los colores de los dorsales serán según categoría: los dorsales se asignaran en la primera prueba y no se podrán modificar en todo el **campeonato**.

CATEGORÍA	FONDO	NUMERO	
SM14	VERDE	BLANCO	14CV
SM14	AMARILLO	NEGRO	14CV
SM14 ROOKIES	AMARILLO	ROJO	14CV
SM14 AFICIONADO	AMARILLO	VERDE	14CV
SM20	BLANCO	NEGRO	20CV
SM20 ROOKIES	BLANCO	VERDE	20CV
SM20 AFICIONADO	BLANCO	ROJO	20CV
SM20 MASTER 35	BLANCO	NEGRO	>20CV
SM20 MASTER 50	BLANCO	AMARILLO	>20CV
SM OPEN 190	NEGRO	BLANCO	>20CV
SM OPEN	NEGRO	AMARILLO	>20CV

Tanto los dorsales como los fondos serán de material mate anti-reflectante, y los dorsales estarán realizados con trazos rectos y de una altura mínima de 15 cm.

01.26- ESTÉTICA

Será obligatorio conservar la estética original de la motocicleta en lo concerniente a todo su conjunto (manillar, asiento, escape, depósito, etc.)

El radiador de aceite debe ser el original. Pueden sustituirse los latiguillos, por otros del tipo metálico. Todos los conductos y banjos (tonillos de acoplamiento) deben ir precintados para evitar fugas de aceite. Todos los sistemas que intervienen en la lubricación del motor deben ir perfectamente sellados mediante precinto de alambre. Tapones de llenado y vaciado de aceite. Tapa de filtro de aceite. Latiguillos y banjos.

01.27- SEGURIDAD

Los tapones de vaciado, llenado y niveles, tanto de aceite como del sistema de refrigeración, deberán estar precintados con alambre. Las motocicletas cuyo filtro de aceite sea exterior, y también deberá ir precintado. Todos los tubos de sobrantes y respiraderos de carburador, radiador, motor, etc., irán a un recipiente adecuado cuya capacidad estará determinada y prevista para el fin al que se destina, el cual deberá estar vacío en el momento de comenzar los entrenamientos y la carrera.

Es obligatorio el montaje de un botón corta-corriente para la parada del motor. La guía de la cadena no podrá ser retirada, con la finalidad de evitar que se introduzca el pie, la mano, etc., entre el recorrido inferior de la cadena y la corona posterior de la rueda en caso de accidente o maniobra fortuita.

En caso de niebla, lluvia, o escasa visibilidad, se deberá colocar un piloto rojo (fijo o intermitente) en la parte trasera de la motocicleta. Si durante los entrenamientos o la carrera, un Comisario Técnico detecta un defecto en una motocicleta y que tal defecto pudiera constituir un peligro tanto para él mismo como para el resto de pilotos, informará al Jurado. Es responsabilidad del Jurado excluir la motocicleta de los entrenos o de la carrera.

01.28- EQUIPAMIENTO DE LOS PILOTOS

Los participantes irán provistos de mono de cuero de una pieza o en su defecto, si es de dos piezas, que la unión entre ambas partes sea correcta, con protecciones en hombros, codos rodillas, etc. Igualmente irán provistos de botas y guantes de cuero o material similar. Los participantes deberán llevar casco integral (Motocross o Velocidad), homologado y vigente el año en curso, en buen estado, bien ajustado y sujeto correctamente. Está prohibido el material sintético. Es recomendable la utilización de protector de espalda La decisión final, en relación a la seguridad del equipamiento que verifique el piloto, la tendrá el Comisario Técnico.

01.29- MEDIO AMBIENTE

Cada piloto tiene la obligación de no dejar basura, aceites, neumáticos u otros desperdicios en la zona que han utilizado durante la prueba. Las motocicletas sólo se podrán lavar en los lugares autorizados y creados a tal efecto por el organizador. Los residuos, aceite, basura, etc..., serán depositados en contenedores o depósitos correspondientes, colocados a tal efecto en lugares determinados por el Organizador. El no cumplimiento de estas normas puede conllevar una sanción económica o incluso la EXCLUSIÓN de la prueba del piloto responsable.

REGLAMENTO DEPORTIVO

CAMPEONATO REGIONAL MURCIANO

MINIMOTARD - COPA IMR

ÍNDICE

1. TÍTULO Y GENERALIDADES

2. INSCRIPCIONES

02.01 Números de Dorsal

3. LICENCIAS / EDADES

03.01 Participación

4. CATEGORÍAS

04.01 Sub-Categorías

04.02 Competiciones Suplementarias

5. CILINDRADAS

6. VERIFICACIONES TÉCNICAS

7. MANGAS

8. PARTICIPANTES

9. CLASIFICACIÓN DE PILOTOS

10. PREMIOS Y TROFEOS

11. CIRCUITOS

11.01 Especificaciones del Circuito

11.02 Seguridad

11.03 Parque de Corredores / Paddock

11.04 Parrilla de salida

11.05 Inspección

12. OFICIALES

12.01 Jurado. Su composición

12.02 Presidente del Jurado

12.03 Director de la Competición

12.04 Comisario Técnico

13.-ENTRENAMIENTOS

13.01. Entrenamientos

13.02. Orden de la parrilla de salida en la Competición

13.03 Día de la Competición. Entrenamientos libres.

13.04 Briefing

14. DÍA DE LA COMPETICIÓN -CARRERAS

14.01 Zona de Pit Lane

14.02 Procedimiento de salida.

14.03 Adelantamiento en la salida

14.04 Medios de propulsión

14.05 Conducta durante la carrera

14.06 Cambio de motocicleta

14.07 Control de ruido después de una manga.

15. DETENCIÓN DE UNA MANGA

16. ASISTENCIA EXTERIOR

17. SEÑALES OFICIALES

18. CRUCE DE LA LÍNEA DE CRONOMETRAJE (META)

19. CRONOMETRAJE Y CONTROL DE PASOS

20. RESULTADOS

21. RECLAMACIONES

21.01 Recurso de apelación

22. PREMIOS Y TROFEOS

1. TITULO Y GENERALIDADES

La FMRM convoca para el presente año el Campeonato de MiniMotard de la región de Murcia, que se regirá por su propio Reglamento Deportivo, por el de la RFME y por las siguientes normas, así como por las disposiciones complementarias que puedan ser debidamente aprobadas.

Serán disputados en las competiciones y fechas que se señalen en el Calendario Deportivo Motociclista, pudiendo participar en la misma los pilotos con las licencias que se mencionan en el Artículo 03, desarrollándose con arreglo a la normativa de la FMRM y a las siguientes normas, estando dotada de los Trofeos que se indican.

2. INSCRIPCIONES

Las inscripciones y el pago de derechos correspondiente "EN PLAZO" deberán efectuarse a través de la página web de la FMRM(www.fmr.org).

El promotor facilitará un precio especial de superanticipada hasta 15 días antes de la prueba.

Cuando la prueba sea únicamente puntuable para el Campeonato de la Región de Murcia las inscripciones, en plazo, se cerrarán el martes a las 23:59 horas y, fuera de plazo con la sanción correspondiente, a las 23:59 horas del jueves anterior a la prueba.

La no asistencia a una competición deberá ser comunicada a la FMRM hasta el jueves anterior al de la celebración de la competición.

La comunicación deberá efectuarse por escrito mediante e-mail afmr@fmr.org. Esta comunicación dará derecho a la devolución del importe de la inscripción, siempre que la misma sea debidamente justificada.

02.01 Números de Dorsal

Para cada sub-categoría del Campeonato tendrán número fijo el Campeón, Subcampeón y tercer clasificado del año anterior. Además de éstos, el piloto que desee un número fijo, podrá elegirlo al realizar la inscripción, en función de la disponibilidad. Los dorsales 1,2 y 3 no podrán ser adjudicados a ningún otro piloto, en caso de que el titular de los mismos, solicitase otro distinto.

Para facilitar la correcta asignación de dorsales y categorías los pilotos serán los encargados de comunicar al promotor del campeonato las categorías y subcategorías a las que se inscribirán justificándolo debidamente.

Una vez se inscriban en una categoría, no se podrá hacer el cambio sin perder los puntos obtenidos hasta el momento, solo en el caso definido en el reglamento técnico de que un piloto inscrito en la categoría Rookie o aficionado puntue entre los 3 primeros automáticamente pasará a la categoría superior o pro

3. LICENCIAS / EDADES

Podrán participar en este Campeonato los pilotos provistos de una licencia expedida por la FMRM o de la Licencia Homologada RFME.

Puntuarán en el Campeonato de la Región de Murcia los pilotos con licencia expedida por la FMRM.

	EDAD
MINIMOTARD 65	8-12
MINIMOTARD 85	10-15
SM JUNIOR	<14
PIT-BIKE SERIES 16	>14
PIT-BIKE SERIES 20-1	>14

El límite para la edad mínima coincidirá con la fecha de nacimiento del piloto.

El límite para la edad máxima concluye con la finalización del año en el cual se llega a dicha edad máxima.

03.01 Participación

Un participante de cualquier Categoría podrá participar en cualquiera otra eligiendo la sub-categoría.
(Siempre que cumpla con el resto de la normativa y teniendo en cuenta el participante, los problemas que pudiera derivar del horario, siendo solo su responsabilidad el no retrasar el mismo, lo que conllevaría la exclusión de la prueba).

4. CATEGORÍAS

SM 65/85 PIT-BIKES

04.01 Sub-Categorías MINIMOTARD:

MINIMOTARD 65 MINIMOTARD 85

PIT-BIKES:

PIT-BIKE SM14 (PRO)

SM14 ROOKIE

SM14 AFICIONADO

PIT-BIKE SM20 (PRO)

SM20 ROOKIE

SM20 AFICIONADO

MASTER 35

MASTER 50

PIT-BIKE OPEN

PIT-BIKE OPEN 190

5. CILINDRADAS Y POTENCIA

Las cilindradas de cada categoría son las siguientes:

MINI-MOTARD 65	Superiores a 60 cc.hasta 65 cc.	19CV	(motores 2 tiempos)
MINI-MOTARD 85	Superiores a 80 cc.hasta 85 cc.	25CV	(motores 2 tiempos)
PIT-BIKE SM14	Superiores a 140cc hasta 160 cc	14CV	(motores 4 tiempos)
PIT-BIKE SM14 ROOKIE	Superiores a 140cc hasta 160 cc	14CV	
PIT-BIKE SM14	Superiores a 140cc hasta 160 cc	14CV	
PIT-BIKE SM-20	190 cc.	20CV	(motores 4 tiempos)
PIT-BIKE SM-20	190 cc.	20CV	
PIT-BIKE SM-20	190 cc.	20CV	
PIT BIKE OPEN	Hasta 250 cc.	OPEN	
PIT BIKE OPEN 190	190 cc.	OPEN	(motores 4 tiempos)

06 VERIFICACIONES TÉCNICAS

El piloto o responsable del equipo deberán de presentar la motocicleta en el box técnico para la verificación previa a la prueba dentro del horario establecido por la organización. La motocicleta deberá de cumplir con la reglamentación vigente del campeonato en el que va a competir. Está debe cumplir todos los requisitos recogidos en el reglamento para que el comisario técnico de a aprobación para participar en la prueba.

Está prohibido el intercambio de motocicletas entre pilotos.

Inmediatamente después del final de la última manga, las cinco primeras motocicletas de cada categoría, sin pasar por su box, deberán ser depositadas en el parque cerrado para la verificación final. El tiempo estimado que las motocicletas deberán de estar en el parque cerrado será de 30 minutos siguientes a la llegada del vencedor.

Toda motocicleta que haya tomado parte en una competición podrá ser verificada de acuerdo con las normas establecidas. Los pilotos cuyas motocicletas se requieran para pasar la verificación técnica final, deberán poner a los mecánicos y el equipo necesario a disposición de los Comisarios Técnicos en un plazo máximo de 30 minutos una vez finalizada la carrera. Cualquier motocicleta depositada en parque cerrado una vez finalizada la carrera el comisario técnico podrá requerir una verificación técnica de oficio.

Los mecánicos tendrán obligación de tener los caballetes preparados para sujetar las motocicletas que tengan que permanecer en el parque cerrado.

A criterio del Jurado, podrán pasar a parque cerrado para la verificación final, las motocicletas que éstos estimen oportuno. Toda motocicleta que tome parte en una competición, a instancias del Director de Carrera, Comisario Técnico o del Presidente del Jurado, podrá ser sometida a una verificación técnica antes, durante ó después de la carrera.

7. DURACION DE LAS MANGAS:

<u>MINIMOTARD</u>	<u>2 MANGAS</u>	<u>10 MINUTOS</u>
<u>PIT BIKE</u>	<u>2 MANGAS</u>	<u>10 MINUTOS</u>

Los intervalos mínimos entre las mangas serán de 30 minutos mínimos para todas las categorías y cilindradas, tomándose de referencia a estos efectos la hora de llegada del vencedor de la manga.

a) Mínimo de participantes.

Cualquier competición puede ser anulada si el número de inscripciones recibidas es insuficiente.

A efectos de la Clasificación General, para que una categoría tenga validez en un evento y se otorguen los puntos determinados en el presente artículo, un mínimo de 3 pilotos **con licencia anual tramitada a través de cualquier federación**, deberá tomar la salida en los entrenamientos cronometrados de esa categoría.

Si no se llega a ese mínimo, no se otorgará ningún punto en ese evento para esa categoría.

En el caso de que, en una categoría, no se llegue al mínimo de pilotos participantes en las dos primeras pruebas del Campeonato, esa categoría quedará desconvocada para el resto del año.

b) Mínimo de competiciones puntuables.

Para que cualquier categoría tenga validez, a efectos de la Clasificación General, deberán celebrarse y ser válidas a efectos de puntuación, un mínimo de la mitad de las competiciones puntuables convocadas.

8. PARTICIPANTES

La Parrilla de salida constará de un máximo de 28 participantes, cuya selección se efectuará de acuerdo con el artículo 13.01.

El orden de los pilotos en la parrilla de salida, para las 2 mangas, será determinado por los resultados de los entrenamientos cronometrados, con arreglo a lo dispuesto en el artículo 14.02.

La decisión de reemplazar a uno o varios corredores será tomada CINCO minutos antes de la salida de cada manga.

Un piloto de reserva, no estando autorizado a tomar la salida en la primera manga, puede hacerlo en cualquiera de las otras, si ello fuera necesario. Por otra parte, un reserva que tome parte en la primera manga, puede no ser autorizado a tomar parte en las restantes si todos los pilotos clasificados se encuentran en la parrilla.

9. CLASIFICACIÓN DE PILOTOS

Se concederán los puntos en cada manga a los pilotos clasificados, según la escala siguiente para cada una de las sub-categorías MINIMOTARD 65/85 y PIT-BIKE

1º	250 Puntos	9º	110 Puntos	17º	40 Puntos	25º y sucesivos	3 Puntos
2º	225 Puntos	10º	101 Puntos	18º	35 Puntos		
3º	200 Puntos	11º	92 Puntos	19º	30 Puntos		
4º	180 Puntos	12º	74 Puntos	20º	25 Puntos		
5º	160 Puntos	13º	66 Puntos	21º	20 Puntos		
6º	145 Puntos	14º	59 Puntos	22º	15 Puntos		
7º	130 Puntos	15º	52 Puntos	23º	10 Puntos		
8º	120 Puntos	16º	46 Puntos	24º	5 Puntos		

Se sumará un punto a la pole en cronos y a la vuelta rápida de cada manga en cada categoría.

El vencedor de una manga es el piloto que franquee el primero la Línea de Llegada.

Los pilotos que le siguen serán parados cuando pasen la Línea de Llegada.

La Línea de Llegada deberá estar debidamente balizada mediante dos paneles, uno a cada lado de la pista con la figura de unabandera ajedrezada

En el momento de franquear la línea de control, el piloto deberá estar en contacto con la motocicleta.

No estará clasificado el piloto que:

No ha franqueado la línea de llegada en los cinco minutos que siguen a la llegada del vencedor.

No ha cumplido las 3/4 partes del total de vueltas efectuadas por el vencedor. Si las 3/4 partes de vueltas no corresponden a un número entero, el resultado será redondeado en el número entero superior.

La clasificación final del evento, para la entrega de trofeos, se realizará por la suma de puntos de cada manga y se realizará porcada una de las sub-categorías MINIMOTARD 65/85 y PIT-BIKE

El vencedor de la misma es el piloto que ha obtenido el mayor número de puntos, independientemente del número de mangas que ha terminado.

En caso de empate, el número de mejores puestos será tomado en consideración.

Si el empate persiste, los puntos conseguidos en la última manga determinarán la clasificación final.

La puntuación de la última prueba será DOBLE.

Al final del campeonato se descontará el peor resultado para las categorías que disputen 10 o más mangas.

Los casos de empate en la Clasificación General Final del Campeonato, se resolverán a favor del piloto que haya obtenido mayor número de primeros puestos; de subsistir el empate, a favor del que haya obtenido el mayor número de segundos puestos; de subsistir el empate, a favor del que haya obtenido el mayor número de terceros puestos, y así sucesivamente.

En caso de persistir el empate será determinante el resultado de la última carrera puntuable en la que hayan participado conjuntamente los pilotos en cuestión.

10. PREMIOS Y TROFEOS

Los trofeos a otorgar por los Clubes organizadores a los corredores clasificados en la Clasificación Final de cada una de las pruebas puntuables en cada categoría, serán los siguientes:

Inmediatamente después de finalización de la última manga del evento, estos tres pilotos se dirigirán al lugar del Pódium para recoger el Trofeo correspondiente.

El incumplimiento de esta norma será motivo de sanción económica y deportiva.

11.- CIRCUITOS

Las manifestaciones del Campeonato Comunidad Valenciana de MiniMotard deberán estar organizadas en circuitos que previamente hayan sido inspeccionados y aprobados por la FMRM.

11.01 Especificaciones del Circuito

Un circuito de MiniMotard se realizará sobre una superficie todo de asfalto.

El circuito no deberá ser inferior a 800 m., ni superior a 3 km. Su anchura en el punto más estrecho no deberá ser inferior a 8 m. (anchura utilizable), con excepción de la recta de salida y la primera curva, cuya anchura deberá tener una zona utilizable de 10 m.

11.02 Seguridad

Las zonas de salida y llegada, el parque cerrado, así como todos los lugares que rodeen el recorrido, donde esté permitida la estancia de público, deberán estar protegidas por vallas, las cuales deberán ser lo bastante altas y sólidas para contener al público. En las zonas reservadas a los corredores, mecánicos, señalizadores, representantes de la industria y de la prensa, está prohibida la presencia de animales de compañía.

El circuito deberá estar protegido en todo su trazado por vallas que impidan al público el acceso a la pista.

Deberá estar prevista una zona de seguridad de 1 m. de anchura a cada lado de la pista, excepto en los lugares peligrosos, en los cuales la anchura deberá ser la necesaria para asegurar la protección del público y de los corredores. En casos excepcionales, el Director de competición podrá autorizar una medida inferior en puntos determinados de la pista.

La seguridad de la pista estará delimitada por protecciones absorbentes (balas de paja) en todo el exterior de la pista, reforzando con doble altura las curvas y dobles muros en caso de ser necesario.

Se instalarán, alrededor de todos los obstáculos peligrosos, balas de paja u otro material absorbente de impactos, para proteger a los pilotos.

La zona interna de las curvas deberá estar protegida por neumáticos, colocados en sentido horizontal, unidos unos con otros, con el fin de que al tocarlos no invadan la pista. De la misma forma se obrará en las chicanes o bien por medio de protecciones absorbentes de baja altura.

Las banderolas que caigan por el impacto de los pilotos deberán ser repuestas de inmediato por personal del Club Organizador con el fin de no alterar al trazado de la pista.

11.03 Parque de Corredores / Paddock

El Club Organizador habilitará espacio suficiente para albergar a todos los pilotos, así como la colocación de servicios.

El parque de corredores debe tener un acceso directo a la zona de salida y protegido con vallas (aconsejable 1,70 m.). Tendrá espacio suficiente para las verificaciones administrativas y técnicas (protegido de las inclemencias meteorológicas) dotados de mesas y sillas.

Debe estar equipado de instalaciones adecuadas (sanitarias, puntos de luz, agua, duchas, servicios, etc.) en perfecto estado de funcionamiento.

Dentro del parque de corredores, todo vehículo, incluidas las motocicletas de competición, deberán circular lentamente, quedando prohibida la circulación reiterada de los mismos.

Los organizadores deberán asegurar una distribución racional de las plazas del parque para los vehículos. El Promotor es el único que tiene derecho a reservar sitio en el parque de corredores, así como la distribución del mismo.

Queda terminantemente prohibida la circulación de las motocicletas de competición fuera del parque de corredores y del circuito. El piloto que incumpla esta norma será el único responsable de las acciones a que hubiere lugar.

Se deberá respetar, obligatoriamente, el SILENCIO en el Parque de Corredores desde las 23,00 horas de la noche precedente de la Competición, hasta las 7.00 horas.

De existir en el circuito toma eléctrica en funcionamiento, se prohibirá el uso de generadores en el periodo de tiempo anteriormente citado.

De no existir ésta, los generadores se situarán a una distancia tal que éstos no perturben el descanso de sus ocupantes.

Queda terminantemente prohibido enchufar a la red eléctrica del circuito, las máquinas eléctricas de lavar.

Los grifos de agua solamente podrán ser utilizados para el llenado de los depósitos de los camiones.

Se prohíbe enchufar las máquinas de lavar directamente en los grifos.

Estará prohibido lavar las motocicletas en el parque de corredores si el organizador dispone de un emplazamiento especial a talefecto, quedando a criterio del Jurado de la prueba si dicho emplazamiento reúne las condiciones necesarias.

Al infractor de las normas dictadas en este artículo, se le aplicará una sanción económica cuya cuantía será propuesta al Jurado, por el Presidente del mismo (mínimo 30 €), que serán abonadas en el acto, antes de tomar la salida.

11.04 Parrilla de salida

Se colocará obligatoriamente sobre la zona de asfalto.

Se conformará de la siguiente manera:

La "pole position" deberá estar colocada en el extremo exterior derecho si la primera curva es a izquierdas y en el exterior izquierdo si la primera curva es a derechas. Deberá estar pintada 2 m. retrasada con respecto a la línea de llegada de cronometraje (antena receptora cronometraje).

En la misma línea de salida se dejará 1 m. como mínimo, a cada lado de cada una de las motocicletas y cada puesto se retrasará 1 m. con respecto a su precedente.

Los emplazamientos de las líneas pares deberán estar emplazados entre las posiciones de las líneas impares.

Un espacio de 5 m. debe separar a cada una de las líneas, esta distancia debe ser medida entre la primera posición de una línea y la primera de la línea siguiente.

La posición de las motocicletas en la línea de salida se indicarán con un trazo blanco pintado sobre el suelo (Aprox. 80 cm. x 8 cm.).

El número total de puestos a pintar sobre la línea de salida será de 28.

11.05 Inspección

Cada circuito en el que se desarrollen competiciones puntuables para el Campeonato de la región de Murcia, deberá ser inspeccionado por el órgano técnico competente designado por la FMRM y por el Promotor, quienes emitirán el informe correspondiente para su aprobación o no, según proceda.

12 OFICIALES

12.01 Jurado. Su composición

En todas las competiciones, el Jurado debe componerse, como mínimo, de un Presidente y de dos Comisarios Deportivos con derecho a voto.

El Presidente del Jurado y un miembro de éste serán nombrados por la FMRM.; el otro miembro del Jurado será nombrado por la organización.

12.02 Presidente del Jurado

El Presidente del Jurado será nombrado por la FMRM.

En caso de igualdad de votos emitidos por los miembros del Jurado, el voto de su Presidente será dirimente.

El Presidente del Jurado podrá convocar reuniones de Jurado, a las que podrán asistir, sin derecho a voto, las siguientes personas:

- El Director de Carrera.
- El Comisario Técnico.
- El Cronometrador.
- Los miembros de la Junta Directiva de la FMRM.
- El Delegado de la FMRM. (En el caso de que no sea el Presidente del Jurado).
- Todas aquellas personas que sean requeridas por parte del Presidente del Jurado.

12.03 Director de la Competición

Es nombrado por el Organizador, de mutuo acuerdo con el Promotor y debe poseer titulación de Director de Competición y licencia FMRM en vigor.

La Dirección de Carrera debe permanecer completamente operativa hasta el final de tiempo previsto para la presentación de reclamaciones.

Asimismo, y durante este periodo de tiempo, deberán permanecer en el circuito, a disposición del Director de la Competición y del Jurado de la misma, los oficiales, comisarios y equipo médico.

12.04 Comisario Técnico

Será nombrado por el Organizador, pudiendo no obstante la FMRM aportar un Comisario que ejerza oficialmente esa función, quedando el nombrado por el organizador bajo su tutela.

Deberá estar en posesión de la correspondiente licencia y contar con la autorización de la FMRM, ya que es necesario estar al corriente de las normativas específicas de esta especialidad.

Podrá disponer de uno a varios adjuntos sin que sea obligatoria su titulación.

13 ENTRENAMIENTOS

13.01. Entrenamientos

No hay restricción de entrenamientos libres los días anteriores a la prueba.

Estarán autorizados, a criterio del organizador y en la forma que éste determine, los entrenamientos libres para todos los participantes inscritos en la prueba.

Cada categoría tendrá mínimo una sesión de entrenamientos de 15 minutos cronometrados. Esta será de carácter obligatoria y cronometrada.

Durante la tanda de entrenamientos cronometrados, el piloto que lo necesite, deberá entrar en la zona de mecánicos para reparar su motocicleta.

Esta zona estará habilitada a tal efecto para ello.

En caso de retirarse al Paddock, perderá el tiempo para parrilla, siendo relegado a la última posición de la parrilla de salida, siempre y cuando haya dado un mínimo de 4 vueltas y no se alcance la cantidad de 28 pilotos inscritos.

Por el carácter clasificatorio que tiene la única tanda cronometrada y para poder tomar parte en las mangas de carrera, todos los pilotos deben tomar parte en los entrenamientos, siendo obligatorio dar como mínimo 4 vueltas, incluidos los warm-up.

Si por razones diversas, un piloto no puede acreditar tiempo durante los entrenamientos cronometrados, éste podrá tomar parte en la carrera, entrando el último en la parrilla de salida, siempre y cuando haya dado un mínimo de 4 vueltas durante los entrenamientos libres, (o pueda demostrar que es conocedor del terreno), y no se alcance la cantidad de 28 pilotos inscritos presentes en el circuito el día de la competición.

Serán aceptados un máximo de 28 pilotos para las mangas, cuya selección se efectuará después de los entrenamientos cronometrados, en función de las posiciones obtenidas por éstos.

A efectos de clasificación para las mangas, se tomará el mejor tiempo de cada piloto en la sesión cronometrada y clasificatoria.

No se considerará clasificado todo aquel piloto que no haya conseguido un tiempo inferior al tiempo del primer clasificado del grupo aumentado en un 25%.

El día de la carrera se organizará una sesión de entrenamientos libres (Warm-up) de 10 minutos para los pilotos clasificados y los de reserva.

El intervalo entre el final de estos entrenamientos y la salida de la primera manga debe ser de 30 minutos como mínimo.

13.04 Briefing

Se establece la obligatoriedad de asistencia a un Briefing que tendrá lugar el día de los entrenamientos cronometrados y antes de que se celebren.

La no asistencia sin causa justificada supondrá una penalización de 30 € o, en su defecto, la imposibilidad de participar en entrenamientos y carrera.

14.- PROCEDIMIENTO DE SALIDA

Todos los participantes antes de la carrera deberán conocer su posición de salida en la parrilla, esta posición será la que busquen marcada en la pista, en forma de número con una línea perpendicular a la pista y paralela a la línea de meta.

Deberán colocar para la salida la rueda delantera por detrás de esta línea de forma que no sea pisada por el neumático delantero.

En la parrilla de salida podrá colocarse antes de la vuelta de formación hasta 3 integrantes del equipo esperando e indicando la posición correspondiente a dicho piloto.

El procedimiento de salida salvo decisión expresa de la dirección de carrera se hará conforme al procedimiento rápido de salida, sin vuelta de calentamiento, simplemente con vuelta de reconocimiento, las motos llegarán a sus posiciones, cuando estén todos los pilotos el director dará aviso 1 minuto antes para que todos los acompañantes se retiren rápidamente de la parrilla y arrancará el protocolo de salida mediante semáforo.

Una vez la parrilla está formada, el director cruzará la pista con la bandera roja en alto, después de cruzar completamente la pista, se encenderá el semáforo, con la secuencia de 4 luces rojas que se irán encendiendo progresivamente hasta quedar las 4 luces encendidas, después de completarse el encendido, y después de un tiempo que irá de entre 2 y 5 segundos se apagarán siendo la señal para la salida de la prueba.

Si algún piloto tiene algún problema es su motocicleta deberá levantar el brazo para avisar tanto a dirección como a los otros pilotos para intentar parar el procedimiento de salida o en su defecto avisar a los otros pilotos del peligro.

14.05 Conducta durante la carrera

Los pilotos deben obedecer las indicaciones señalizadas mediante banderas.

Los pilotos deben comportarse de una manera responsable que, deliberadamente, no represente ningún peligro para los demás competidores o participantes, tanto en la pista como en los boxes, antes, durante y después de la carrera.

Los pilotos únicamente deben circular por la pista y por la zona de boxes. En caso de abandono accidental de la pista, podrán volver a la misma, prudentemente, por el mismo lugar por donde la abandonaron, y en caso de imposibilidad, por el punto más próximo por donde se produjo dicho abandono y que no represente ninguna ventaja. Los Oficiales pueden ayudar al piloto a retirar su motocicleta.

Si un piloto tiene la intención de abandonar, debe situar su motocicleta en una zona que no represente peligro, y siempre siguiendo las indicaciones de los Oficiales, los cuales pueden ayudar al piloto a retirar su motocicleta.

Si un piloto se encuentra con problemas en su motocicleta y como consecuencia de ellos debe retirarse de los entrenamientos o de la carrera, debe abandonar la pista y colocar su motocicleta en un lugar seguro siguiendo las indicaciones de los Oficiales, y en ningún caso debe intentar proseguir por la pista con el objeto de alcanzar la zona de boxes.

En el caso de los pilotos que circulan a velocidad reducida por la pista para dirigirse a boxes, deben circular lo más separados posible de la zona ideal de trazada.

Los repostajes se efectuarán siempre con el motor parado. Nunca se podrá repostar la motocicleta en el pre-parque, parrilla o en la pista.

Está terminantemente prohibido que los pilotos transporten a otra persona en la motocicleta, ya sea por la pista como por la zona de boxes.

Está prohibido circular en sentido contrario al de la marcha, a menos que esto se haga bajo la indicación de un Oficial.

No es posible la transmisión de ningún tipo de señal desde una motocicleta en marcha a ninguna persona o receptor, salvo las señales del emisor del cronometraje de la carrera, de los sistemas denominados "laptimer", (siempre que no sean prohibidos expresamente por el cronometraje de la prueba) y de los mensajes que, mediante la presentación de un panel, le son mostrados desde boxes a los corredores.

Está prohibido pararse en pista durante el transcurso de los entrenamientos y carrera.

Los ensayos de salida durante los entrenamientos están sólo autorizados siempre que esta práctica no represente peligro para los demás pilotos y/o para uno mismo y una vez concluida la sesión de entrenamientos.

Durante los entrenamientos, la consulta entre los miembros de equipos y sus corredores estará limitada a la zona de reparaciones, por lo tanto, está terminantemente prohibido parar voluntariamente en la pista.

Todos los pilotos, durante los entrenamientos o carrera, así como sus acompañantes (mecánicos, responsable de menores, etc...) observarán un comportamiento correcto, tanto con otros pilotos como con mecánicos, cargos oficiales y público en general. De no ser así, el responsable será el piloto, y, será contra éste, sobre el que recaigan las acciones o sanciones que estime oportunas la FMCV.

Todas las carreras serán definidas como en 'MOJADO' por lo cual ninguna carrera será interrumpida por cambios en las condiciones climatológicas.

Todo piloto que vaya sobre su motocicleta deberá ir provisto con la indumentaria apropiada (mono, casco, etc.). Queda expresamente prohibido cualquier indumentaria encima del mono de protección, a excepción del mono de plástico transparente para el agua en caso de lluvia y del que provea el organizador (como chalecos con dorsales y publicidad del evento si fuera el caso), o aquella prenda que, superpuesta al mono, quede ceñida a éste y previa autorización de la FMCV y del Promotor. Asimismo, cualquier otra prenda o indumentaria que no sea de uso habitual hasta el momento, tendrá que ser revisada y aceptada (o prohibida) por el Jurado de la Carrera con la asistencia del Comisario Técnico y del Director de Carrera.

Ninguna persona, que no sea el piloto, podrá pilotar una motocicleta de competición.

Queda terminantemente prohibido el uso de pendientes, collares, colgantes, piercings, etc....

Cualquier infracción a este artículo podrá ser sancionada económicamente con una cantidad mínima de 30 €, hasta la EXCLUSIÓN.

14.06 Cambio de motocicleta

Está prohibido el intercambio de motocicletas entre pilotos.

Solo está permitida la verificación de una motocicleta por piloto en todas las Categorías.

14.07 Control de ruido después de una manga.

Después de finalizada cada manga, se les podrá efectuar un control de sonido de acuerdo con lo establecido en los Reglamentos Técnicos a varias motocicletas elegidas al azar, pudiéndose efectuar este control a más motocicletas si así lo solicitara Dirección de Carrera o el Comisario Técnico.

- El límite sonoro será de 95db/A (con una tolerancia de 3db/A durante toda la prueba, entrenamientos y carrera).
- Por razones de seguridad, los bordes de la salida del escape deben redondearse para evitar los bordes cortantes.

Si alguna motocicleta sobrepasara el límite establecido, será sancionado el piloto con 1 minuto, que le será añadido al tiempo total empleado en la manga, clasificando con los corredores que hayan efectuado el mismo número de vueltas de acuerdo con el tiempo total resultante.

De acuerdo con los Reglamentos en vigor, el piloto tiene la posibilidad de cambiar sus silenciosos teniendo que ser estos siempre controlados, por consiguiente el equipo técnico debe de estar disponible durante la totalidad del desarrollo de la prueba.

15.- DETENCIÓN DE UNA MANGA

El Director de la competición tiene el derecho, por propia iniciativa, de detener prematuramente una manga, de anular una parte o toda la manga por razones urgentes de seguridad o por otros casos de fuerza mayor.

Si una manga es detenida durante la primera mitad de la misma, ésta será recomenzada. Los pilotos se dirigirán directamente al PIT LANE, tendrán 5 minutos después de la detención de la manga para efectuar el repostaje, y la nueva salida será dada a la mayor brevedad posible.

El lugar en parrilla será adjudicado por el puesto que los pilotos ocupaban en la parrilla inicial.

El tiempo de duración de esta nueva manga será el inicialmente establecido para la manga en cuestión.

Los pilotos de reserva pueden tomar parte en la nueva salida si uno o varios de los participantes iniciales están en la imposibilidad de participar o han sido excluidos.

El Director puede proponer al Jurado la exclusión de uno o varios pilotos, a los que considere responsables de la detención de la manga.

Si una manga es detenida después que haya transcurrido la primera mitad, la manga será considerada como terminada. El proceso de clasificación de la manga será el siguiente:

Para los pilotos que han pasado antes de mostrarse la bandera roja, se establecerá una clasificación en base al total de vueltas efectuadas.

Para los pilotos que no han pasado antes de la interrupción de la carrera, se establecerá una clasificación en base a su anterior vuelta de carrera.

La clasificación completa se establecerá combinando las dos clasificaciones parciales obtenidas según el principio vueltas/tiempo. Con la excepción de una salida falsa, una manga solamente puede ser recomenzada una vez.

Si es necesario detener una manga más de una vez, ésta será declarada nula y no celebrada.

16. ASISTENCIA EXTERIOR

Está prohibida toda asistencia exterior en la competición, salvo si es llevada a cabo con el propósito de garantizar la seguridad, por un comisario designado por la organización.

Todo corredor que se salga de la pista podrá únicamente volver a la misma, prudentemente, por el mismo lugar por donde la abandonó y en caso de imposibilidad, por el punto más próximo por donde se produjo dicho abandono, en este caso sin tomar ventaja en el nuevo retorno a la pista.

Estará prevista una zona, al lado de la pista, para las reparaciones durante las mangas. Los corredores que la utilicen, al incorporarse a la competición, deben detener su motocicleta antes de entrar en el circuito nuevamente.

En esta zona específica, las únicas personas admitidas serán los mecánicos, que podrán proceder a las reparaciones, y los encargados de las señalizaciones.

Los pilotos que entren en el parque de corredores (Paddock) con su motocicleta durante la competición no podrán reanudar la misma.

Los mecánicos/señalizadores deberán tener especial cuidado en no entorpecer la trayectoria de los participantes y abstenerse de mostrar pizarras con anotaciones no dirigidas a su piloto, para lo que ya existen oficiales cualificados.

Se designará una "ZONA OBLIGATORIA" para la función de señalización, siendo responsable el Club Organizador del cumplimiento de esta norma.

Cualquier infracción a este artículo podrá ser sancionado con la EXCLUSIÓN.

17. SEÑALES OFICIALES

La señalización oficial por banderas debe ser indicada por medio de banderas con los colores siguientes:

Banderas en pista:

Bandera roja:

Parada obligatoria para todos los pilotos

Toda salida nula, será indicada con la bandera roja

Bandera amarilla:

Inmóvil:

Peligro, conducir lentamente, prohibido saltar y adelantar

Agitada:

Peligro inmediato, conducir lentamente, prohibido saltar y adelantar, puede haber personal de seguridad o cualquier otro obstáculo dentro del circuito.

El piloto que infrinja esta norma podrá ser sancionado por el Árbitro de la competición con una penalización de 30 segundos o la desclasificación

Bandera negra (Con el número del piloto):

Parada para el piloto en cuestión, que no podrá reemprender la marcha.

Bandera negra con círculo naranja (Con el número del piloto):

Mostrada únicamente bajo la orden del Director de Carrera, informa al piloto que lleva ese número de dorsal que su motocicleta tiene problemas técnicos/mecánicos, por lo que deberá abandonar la pista y detenerse al finalizar la vuelta a solucionarlos o retirarse.

Una vez que al piloto le ha sido mostrada tres veces esta bandera y no se detiene, le será mostrada la bandera negra de detención inmediata y no podrá reemprender la marcha.

Esta bandera debe presentarse inmóvil

Bandera azul:

Inmóvil:

Prepárese para ser doblado por un piloto.

Agitada:

Atención, Vd. va a ser doblado de inmediato por un piloto.

Delante de esta bandera los pilotos doblados no podrán adelantarse entre sí.

Bandera blanca:

Presencia en pista de vehículo lento (ambulancia...)

Bandera amarilla con franjas rojas:

Deterioro de la adherencia de la pista (aceite/agua...)

Bandera verde:

Pista libre para la salida de la manga.

Solo se utilizara en el procedimiento de salida.

Bandera de cuadros

blancos y negros: Fin
de la carrera.

La salida será dada mediante sistema de semáforo.

En caso que por problemas técnicos no se pudiera utilizar el semáforo, éste será sustituido por la Bandera Nacional.

18. CRUCE DE LA LÍNEA DE CRONOMETRAJE (META)

El tiempo en el que una motocicleta cruza la línea de cronometraje debe registrarse cuando la parte más adelantada de la misma cruza la Línea de Llegada (Meta).

En el momento del cruce de meta, el corredor deberá estar en contacto con la motocicleta.

La Línea de Llegada deberá estar debidamente balizada.

19. CRONOMETRAJE Y CONTROL DE PASOS

Deberá habilitarse un espacio dotado de sillas y mesas, con buena visibilidad para el equipo de cronometraje. También deberá contar con un punto de luz, así como estar protegido de las inclemencias meteorológicas.

Los servicios de cronometraje y control de pasos deben estar colocados a la altura de la línea de llegada.

El cronometraje se efectuará a centésimas de segundo y con registro impreso de tiempos, empleándose a tales efectos el sistema de TRANSPONDER. Por ello, se establece, mediante la fórmula de recibo firmado, una fianza de 300 €, que cada piloto, antes del inicio de cada prueba, deberá entregar a los responsables del cronometraje.

Este transponder deberá ser devuelto en un plazo máximo no superior a treinta minutos desde la finalización de la última manga del programa.

El incumplimiento de esta norma supondrá el hacer efectivo dicho cobro mediante el mecanismo disciplinario pertinente.

20. RESULTADOS

El vencedor de una manga es el piloto que franquea el primero la Línea de Llegada.

Los pilotos que le siguen serán parados cuando pasen la Línea de Llegada.

No estará clasificado el piloto que:

No ha franqueado la línea de llegada en los cinco minutos que siguen a la llegada del vencedor.

No ha cumplido las 3/4 partes del total de vueltas efectuadas por el vencedor. Si las 3/4 partes de vueltas no corresponden a un número entero, el resultado será redondeado en el número entero superior.

Todos los pilotos que no consigan clasificar pero que tomaron la salida de la prueba obtendrán 3 puntos.

La clasificación final del evento, para la entrega de trofeos, se realizará por la suma de puntos de cada manga y se realizará por cada una de las sub-categorías MINI-MOTARD 65/85 y PIT-BIKE SMjR, SM14, SM14 R, SM14 AF, SM20 PRO, SM20 R, SM20 AF, MASTER 35, MASTER 50, OPEN 190 Y OPEN.

El vencedor de la misma es el piloto que ha obtenido el mayor número de puntos, independientemente del número de mangas que ha terminado.

En caso de empate, el número de mejores puestos será tomado en consideración.

Si el empate persiste, los puntos conseguidos en la última manga determinarán la clasificación final.

21. RECLAMACIONES

Media hora como máximo, después de la publicación de los resultados oficiales, podrán formularse por escrito las reclamaciones al Director de la Competición o a los Comisarios Deportivos, acompañando a cada reclamación un depósito de 300 €, y haciendo constar en cada una, el nombre del reclamante, el número de Licencia, el número de Salida y el motivo de la reclamación.

Las reclamaciones técnicas irán acompañadas de un depósito de 800 € para las motocicletas de 4 tiempos o de 600 € para las de 2 tiempos. Si la motocicleta reconocida es conforme, la cantidad de 500 € para las motocicletas de 4 tiempos o de 300 € para las de 2 tiempos, será destinado al pago de los gastos ocasionados al equipo reclamado.

En el caso de estimarse como correcta la reclamación por parte del Jurado, el total del depósito será devuelto al reclamante. Si la pieza de una motocicleta verificada resultase irregular y/o tras la decisión del Jurado subsistiera alguna duda sobre la misma, deberá ser retenida y precintada y/o marcada por los Comisarios Técnicos en presencia del piloto o persona autorizada por éste, la pieza se identificará mediante una etiqueta firmada por el Comisario Técnico y el piloto o persona autorizada por éste. En caso de reclamación técnica o si, por causa del resultado de una verificación técnica, en el momento en el que el Jurado notifique oficialmente por escrito el acuerdo tomado, comunicará asimismo si existe obligación de notificar al Jurado la intención de presentar recurso de apelación contra su decisión (solo en el caso en que la pieza en litigio deba ser precintada). En ese caso, se dispondrá de 30 minutos a partir del momento de la notificación oficial para poder presentar recurso de apelación, en cuyo caso se deberá entregar un depósito de 800 € y presentar en el plazo de 2 días hábiles, ante la RFME, el escrito de recurso correspondiente.

La/s pieza/s motivo de litigio será/n precintada/s según lo expresado anteriormente y enviada/s al Comité de Disciplina y Apelación. La/s pieza/s retenida/s será/n devueltas al cierre de los procedimientos de reclamación o apelación.

No podrá efectuarse ninguna reclamación, ni por tanto recurso de apelación, contra las decisiones del Jurado de la Carrera después de una constatación de hechos, por haber impuesto (o no), una sanción de:

- "Stop&Go" o penalización por adelantamiento en las salida.
- Una descalificación en los entrenamientos o carrera por medio de la bandera negra o la bandera negra con círculo naranja.

Reclamación sobre carburantes:

Toda solicitud de control de carburante por una reclamación, deberá ir acompañada de un depósito de 1.300 €, efectuado al Director de Competición o a los Comisarios Deportivos (Jurado).

Si el análisis de carburantes da la razón al reclamante, el total del depósito será devuelto al reclamante y el reclamado tendrá que pagar los gastos de todos los controles efectuados.

En el caso de que el análisis de carburante de la razón al reclamado, la parte perdedora deberá pagar los gastos de todos los controles efectuados, deduciendo de estos gastos el importe de 1.000 € que corresponde al importe del depósito efectuado una vez deducido el importe de la reclamación.

La sanción a aplicar por el uso de combustible no autorizado será la DESCLASIFICACIÓN.

Nota: Para más información, ver Reglamento de Carburantes.

21.01 Recurso de apelación

De acuerdo con lo establecido en el Reglamento Deportivo de la FMCV, en su artículo 119, todo concursante, piloto o pasajero, cualquiera que sea su nacionalidad, podrá recurrir contra las penalizaciones impuestas o las decisiones adoptadas por los Comisarios Deportivos, ante el Comité de Disciplina de la FMCV.

Todo recurso deberá ser formulado por escrito, firmado por el interesado y acompañado de un depósito de 800€.

El derecho de recurso expira a los quince días, plazos postales comprendidos, después de la fecha de comunicación de la resolución.

En el caso de recursos de apelación sobre temas técnicos, el plazo y forma de presentar el recurso será el expresado en el artículo anterior.

22.- PREMIOS Y TROFEOS

Los Trofeos, Copas y Diplomas para el Campeonato de la Región de Murcia, otorgados por la Federación de Motociclismo de la Región de Murcia serán los siguientes:

<u>CATEGORÍA</u>	<u>1º CLASIFICADO</u>	<u>2º CLASIFICADO</u>	<u>3º CLASIFICADO</u>
MINIMOTARD 65	Diploma	Diploma	Diploma
MINIMOTARD 85	Diploma	Diploma	Diploma
PIT BIKE <u>OPEN</u>	Diploma	Diploma	Diploma
PIT-BIKE SERIES SM14	Diploma	Diploma	Diploma
PIT-BIKE SERIES SM14 rookie	Diploma	Diploma	Diploma
PIT-BIKE SERIES SM14 Aficionado	Diploma	Diploma	Diploma
PIT-BIKE SERIES SM20	Diploma	Diploma	Diploma
PIT-BIKE SERIES SM20 rookie	Diploma	Diploma	Diploma
PIT-BIKE SERIES SM20 Aficionado	Diploma	Diploma	Diploma
PIT-BIKE SERIES SM20 master 35	Diploma	Diploma	Diploma
PIT-BIKE SERIES SM20 master 50	Diploma	Diploma	Diploma
PIT-BIKE SERIES OPEN	Diploma	Diploma	Diploma
PIT-BIKE SERIES OPEN 190 Diploma		Diploma	Diploma